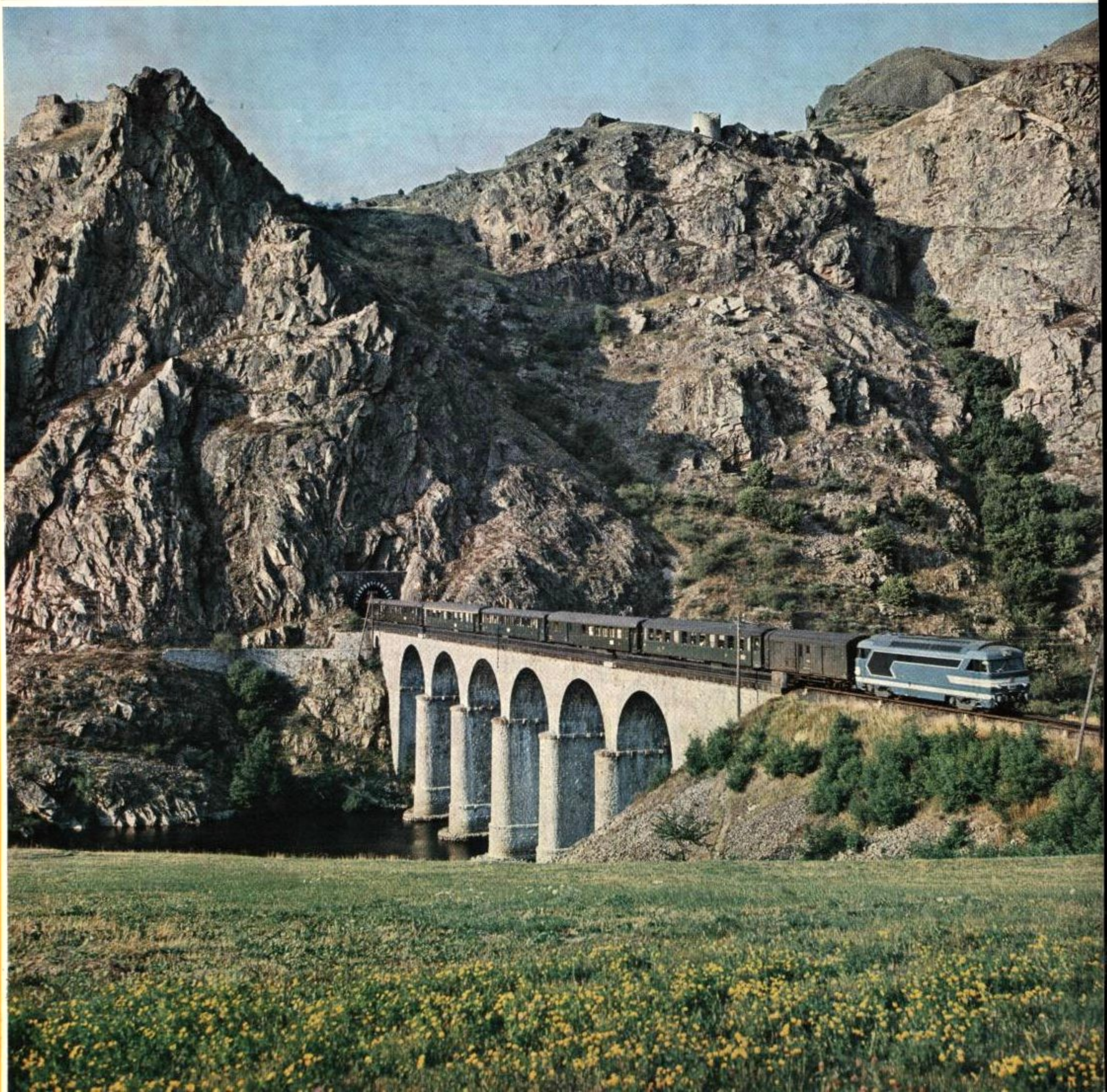
MAI '75

LOCO revue

SOMMAIRE p. 233

LOCO-REVUE
la revue des modélistes et amateurs de chemins de fer
N° 361
MAI '75
7,F
Étranger 7,80 F



LOCO revue

N° 361
Mai '75
39e année

LA PREMIÈRE REVUE FRANÇAISE DES MODÉLISTES
ET AMATEURS DE CHEMINS DE FER

Fondée en 1937 par Jean Edmond FOURNEREAU
Directeur : Jean FOURNEREAU Fils

FERPRESS

SOMMAIRE

	page
L'exposition permanente du Musée technique de Vienne	234
Une nouvelle production en grande série pour bientôt ?	236
FFMF, réunion du bureau	238
Le réseau modèle dans son décor	239
Revue des revues	242
Le parc remorqué français "N"	243
Curiosité ferroviaire	244
Modélisme à toute vapeur	245
Lu dans la presse étrangère	247
Pacifics carénées Nord et Etat	247
La conduite sélective des trains, système JC	248
Plan du mois : locomotive diesel BB 67 401	250
En direct avec nos lecteurs	250
A travers les clubs : communiqués	252
Nouvelles brèves	254
Nouveautés en librairie	255
Model shopping	257
Petites annonces	264

NOTRE COUVERTURE

Exemple caractéristique pour le décor du réseau modèle : relief rocheux permettant des abrupts et tunnel débouchant sur un viaduc.

Cliché SNCF (opérateur BAYDET)

CHANGEMENT D'ADRESSE

Pour toute modification d'adresse prière de joindre avec la dernière bande 3,00 F. en timbres poste, l'échéance d'abonnement est indiquée à droite et en haut du cliché d'adresse.

Administration - Rédaction - Publicité - Abonnements :
Éditions LOCO-REVUE, Boîte postale 9 - *Le Sablen* 56400 AURAY
Tél. : (97) 24.01.65
R.C. Lorient 66 A 182 - C.C.P. France : 2081-39 Paris, Belgique : 6000-32 Bruxelles
Tarif abonnement (11 numéros, Loco-Revue ne paraît pas en Août) au 1.1.1975 :
FRANCE : 65,00 F — Etranger : 75,00 F ou valeur équivalente en devises.
Supplément pour emballage cartonné : 3,00 F.
Pour la Belgique : 650 F B (avec emballage cartonné : 680 F B),
CCP 000-0600032-87 Bruxelles.

ET N'OUBLIEZ PAS, LOCO-REVUE EST EN VENTE DANS TOUS LES MAGASINS SPECIALISES, LES BIBLIOTHÈQUES DE GARE ET MÊME DES AÉROGARES

TEXTES et CLICHÉS : tous droits réservés. Les articles publiés n'engagent que la responsabilité de leur auteur. Les manuscrits non insérés ne sont pas rendus.
Les insertions publicitaires publiées n'impliquent nullement l'engagement de la revue de recevoir toutes les annonces qui lui seraient soumises. Le contrat de publicité n'est pas réalisé sur la seule sollicitation de l'annonceur, mais par l'acceptation du journal qui conserve l'entière liberté d'y donner ou de n'y pas donner suite sans avoir à fournir motifs ou justifications.

Le terre-plein d'exposition, dont la hauteur a été calculée par rapport à la remorque spéciale (voir cliché ci-dessous), est situé dans les jardins du Musée technique de Vienne. Les tenders seront amenés lorsque toutes les locomotives seront installées.

L'exposition permanente du Musée Technique de Vienne

par B. SAUTEL
(texte et clichés)

Des locomotives à vapeur conservées au Musée de Vienne (Autriche).

Suite à une heureuse initiative des responsables, le Musée technique de Wien (Autriche) vient de créer une exposition permanente de huit machines caractéristiques marquant l'histoire de la traction à vapeur des chemins de fer autrichiens. Chacune de ces locomotives a été soigneusement choisie pour son importance dans l'évolution de la locomotive à vapeur des ÖBB afin de représenter au mieux les progrès réalisés aux différentes époques. Ces locomotives appartiennent désormais (heureusement, ainsi elles échappent à la refonte) au Musée technique. Leur acquisition n'a pas été facile, certaines ont fait l'objet d'une demande il y a plusieurs années, alors que, comme la plupart des autres

Trente minutes sont nécessaires pour hisser la machine sur la remorque spéciale qui peut supporter 100 t et comporte 10 essieux (90 roues).

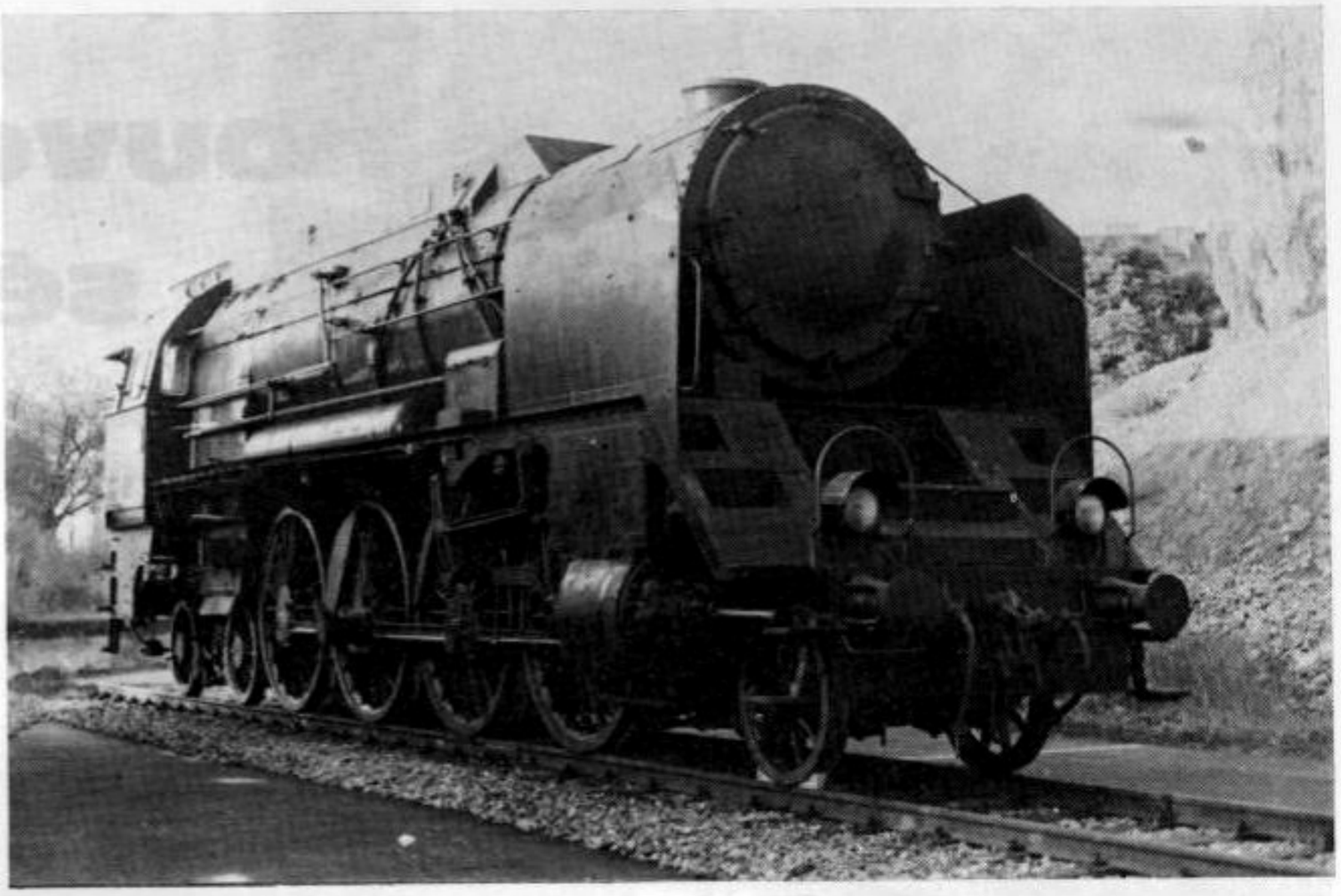
locomotives, elles étaient encore en service. Quel sort rêvé pour ces machines que de finir en vedettes dans une exposition !

Ces locomotives, une fois leur service terminé, subissaient, si leur état le nécessitait, les réparations les plus importantes, qui devaient être effectuées dans les ateliers ÖBB, puis recevaient une couche protectrice de peinture. Elles étaient ensuite remorquées à la gare de l'Ouest de Vienne et effectuaient leur dernier trajet, de la gare au musée, par la route, puisque c'est sur une remorque spéciale qu'elles ont traversé une partie de Vienne. Les locos sont donc pratiquement en état de marche lorsqu'elles arrivent au musée. Il paraît que c'est important pour l'esprit de la chose. Il reste maintenant aux services du Musée technique à restaurer fidèlement sur place la décoration de ces machines, et cela représente beaucoup de travail. Le résultat sera, à n'en pas douter, magnifique. Les tenders seront amenés lorsque toutes les locos seront installées.

Le terre-plein sur lequel est installée l'exposition a été soigneusement aménagé. Sa hauteur a été calculée pour que son niveau soit égal à celui du plateau de la remorque amenant les machines, afin de faciliter le déchargement. Le chargement est effectué à la gare de l'Ouest, où une rampe a été spécialement construite pour permettre aux machines d'être hissées sur la remorque spéciale de transport, par le câble d'un puissant treuil situé à l'arrière du tracteur de la remorque. Cette remorque peut supporter 100 tonnes, elle est composée de 20 essieux et comprend au total 90 roues. Ce matériel appartient à une entreprise de transports spéciaux de Vienne.

Lorsque les photos illustrant ce propos ont été prises, il n'y avait que 6 locos installées, les deux dernières devant être mises en place courant mars. L'exposition devrait être terminée et ouverte au public au début de l'été.

La sixième loco de l'exposition était encore en service un mois avant de se retrouver sur le terre-plein spécialement aménagé, dans les jardins du musée ! Il serait vain de vouloir évoquer ici toutes les démarches entreprises et les difficultés surmontées pour arriver à une telle réalisation. M. l'Ing.-Dipl. René Desbalmes, directeur du Musée ferroviaire autrichien, est aujourd'hui récompensé de tous ses efforts.



Locomotive type 142 (1 D 2), OBB 1210 (ex-BBO 214 10), qui était en service sur la ligne de Floridsdorf (année de construction : 1936).

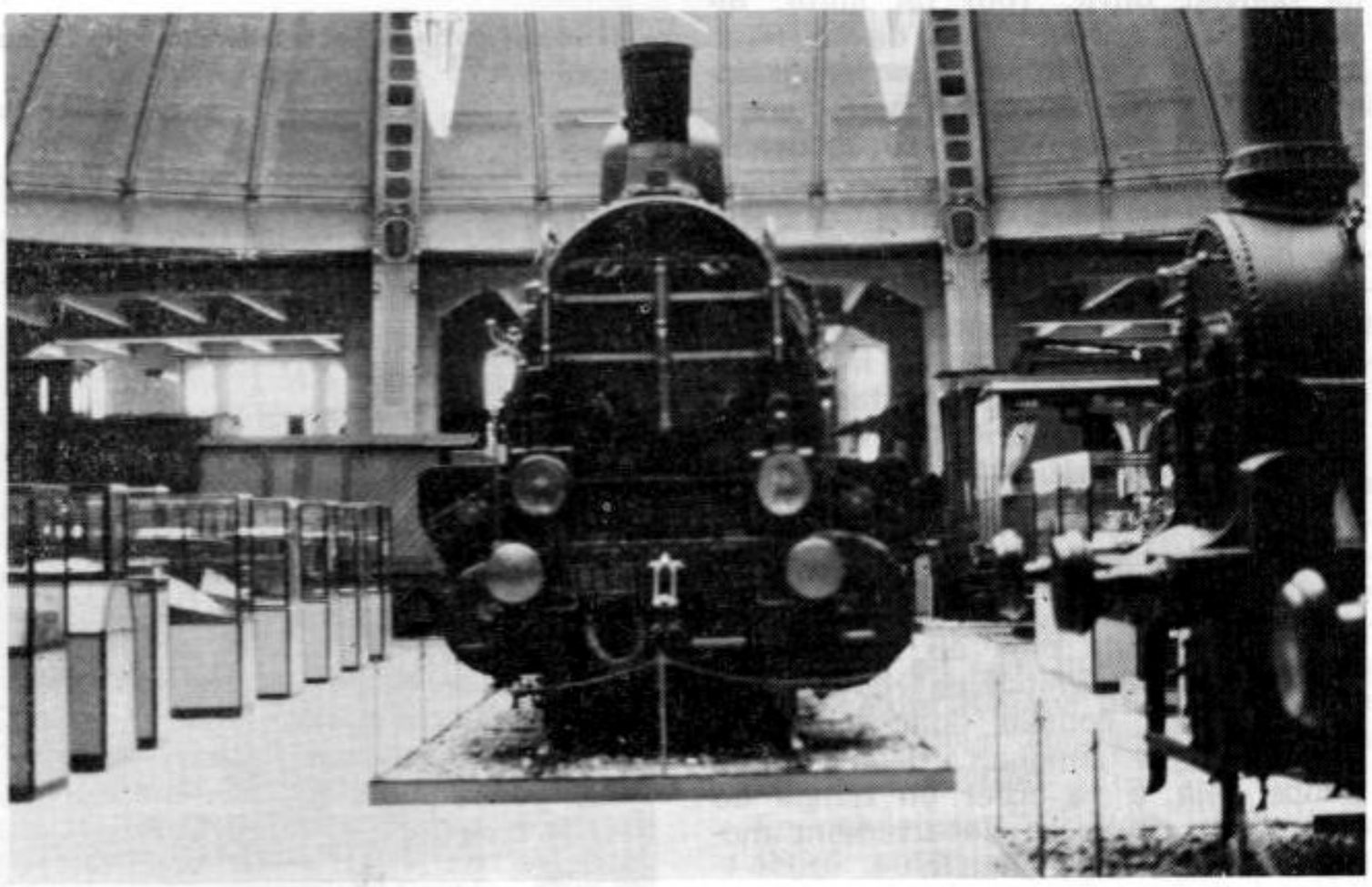
Consistance de l'exposition

(Les chiffres en tête du tableau indiquent le numéro des voies à partir du bâtiment du Musée)

N°	Type	Appartenance	Ligne de service	Année constr.
1	142	ÖBB 1210 ex-BBÖ 214 10	Floridsdorf	1936
2	240	ÖBB 33102 ex-113 02	Steg	1923
3	150	ÖBB 58744 ex-81 44	Wr Neustadt	1923
4	140	ÖBB 156 3423 +	Floridsdorf	1920
5	+	ÖBB 55 5708 +	Wiener Neustadt	1887
6	+	ÖBB 54 14 +	Wr Neustadt	1899
7	131	ÖBB 15 13 +	Wr Neustadt	1910
8	132	ÖBB 16 08 +	Steg	1911

4) ex-DÖStB 270-125 — 5) ex-kkStB 73 79, non encore exposée — 6) ex-kkStB 60 115, non encore exposée — 7) ex-kkStB 10 13 — 8) ex-kkStB 310 23.

Locomotive Golsdorf type 050 (O E O) des OBB exposée à l'intérieur du musée de Vienne.



HEURES D'OUVERTURE DES BUREAUX LOCO-REVUE :
du lundi au vendredi, de 8 h à 12 h et de 14 h à 18 h. Fermé le samedi et le dimanche.

Une nouvelle productio
grande série pour bi

par C

(texte et

« Le mystère est une position trop favorable pour qu'un esprit bien élevé s'y maintienne », disait Jean Cocteau, et je voudrais que les lecteurs de **« Loco-Revue »** me pardonnent cette impolitesse de ne pas donner le nom et l'adresse de la firme dont il va être question dans cet article : le dirigeant de cet établissement me l'a expressément demandé, en échange de quoi il m'est possible de dévoiler les informations suivantes qui sont tout à fait exactes et ne relèvent pas du roman d'espionnage...

Voilà : une importante firme qui se consacre à la mécanique de précision pour le compte de grands constructeurs d'automobiles, d'avions et de laboratoires de recherche scientifique de dimensions internationales (CERN, à Genève, etc.) va aussi consacrer une partie de son impressionnante capacité de production en série au train miniature, amenant un équipement lourd (machines-outils programmables, par exemple, dont certaines valent plus de 100 millions d'anciens francs !) et un personnel que, jusqu'à présent, aucune production artisanale française ne pouvait offrir. Tout de suite, disons qu'il ne s'agit pas de la naissance d'une marque avec un programme de trains complets en boîte : non, il est loin d'être question d'un nouveau « Jouef » pour parler clairement, mais il s'agit de produire en série du matériel de traction en métal et ceci dans un « créneau » de prix commerciaux se situant bien au-dessus de ceux de notre grande firme nationale, mais bien **au-dessous** des productions très finies de type artisanal, fabriquées ou revendues par sous-traitance, que l'on trouve habituellement sur le marché européen.

Le dirigeant de la firme est un amateur qui, depuis plus de trente ans, collectionne des modèles réduits ferroviaires : il connaît donc bien nos problèmes et songeait, depuis longtemps déjà, à se créer un temps de répit pour ouvrir ce département modélisme dans son usine.

Alors ? Vite... vite... me direz-vous, le programme ? Il concernera nos écartements et échelles courants, sauf le « N » (du moins selon ce qui est prévu actuellement).

Vue partielle des ateliers et de quelques machines-outils de haute précision de la firme "X".

« HO » : Matériel de type « Nord » et « Ouest » surtout (bien délaissés, il faut le dire : les « PLMistes » sont gâtés...) : la 140.A Nord (les «Bœufs») déjà commencée (voir photos de l'ébauche en marge), à laquelle s'ajoutera une 2D2 « Midi » série 4800 (= SNCF 2D2 5000 et sq).

« O » : Ici aussi du matériel « Nord » et « Ouest », soit une 230.D Nord dont nous avons vu l'ébauche et dont vous voyez quelques pièces sur les photographies, une Pacific « Etat », série D et aussi G, et une Prairie « Etat », prévue également en HO. Bien entendu, le « zamac » est présent et les modèles en « O » se voudront de qualité noble, bien que le recours aux techniques de grande série permette, même si la diffusion est relativement restreinte, un prix sans doute moitié inférieur à ce que nous connaissons en « O » tout métal actuellement.

« I » : Mais oui, il y a du « I » en perspective lointaine sous forme d'une Pacific « Ouest » toujours et dont il sera possible d'avoir une version vapeur réelle, évitant aux vaporistes actuels en « I » de regarder du côté de la Bavière...

Le bronze, coûteux, est donc écarté et le zamac servira pour certains petits organes venus de moulage (flasques de roues, bielles, etc.) et le laiton, tout au moins en « HO », sera traité photo-chimiquement, procédé qui, pour le « O », sera assorti de techniques de repoussage.

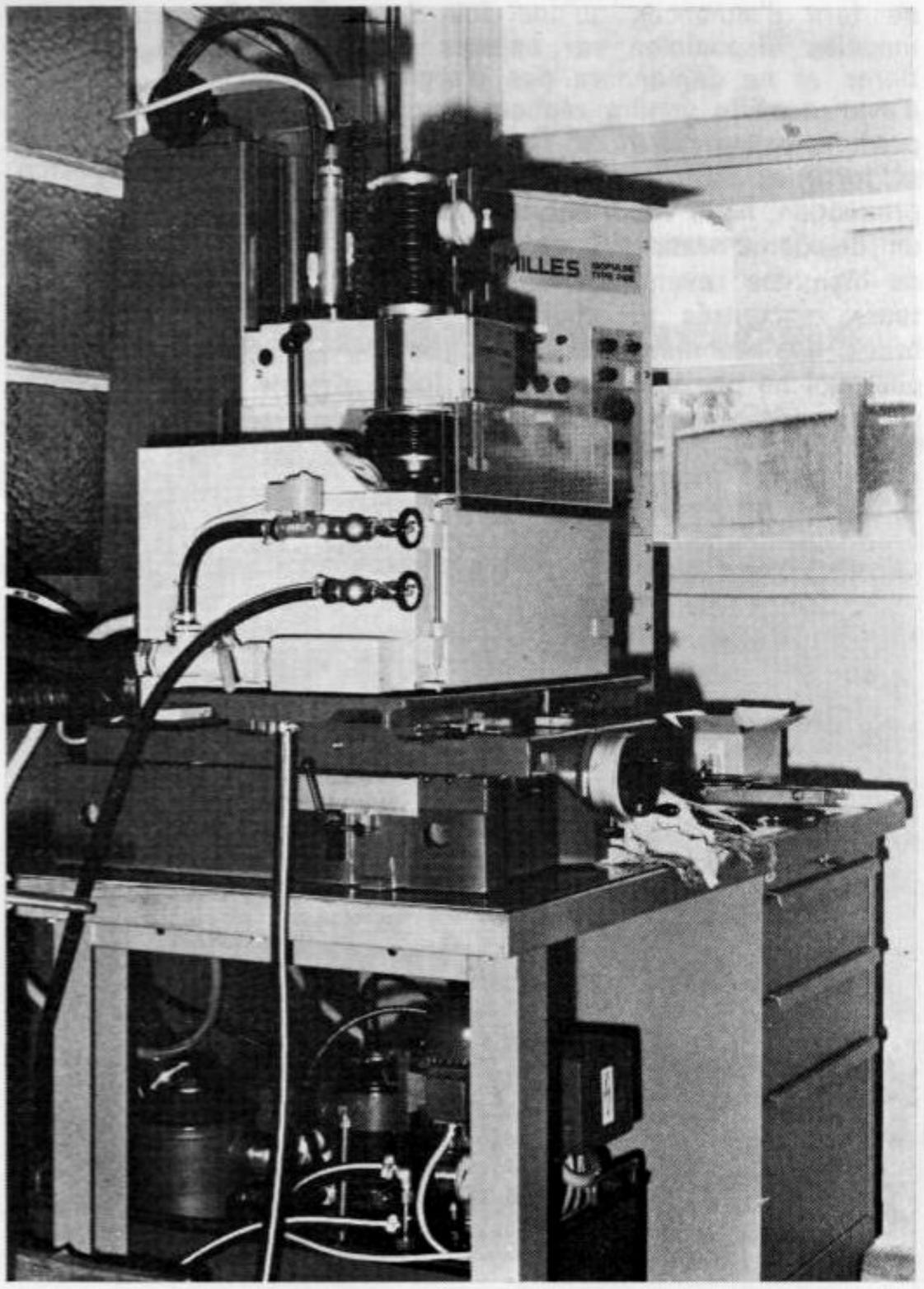
Les prix ? Il faut voir que, dans les modèles prestigieux actuellement sur le marché, la main-d'œuvre et les sous-traitances sont là pour une très grande part du prix et que l'amateur ne paye que très peu pour la matière (laiton, etc.) qui, en fait, l'attire et

tion en
ientôt ?

par C. LAMMING

(texte et clichés)

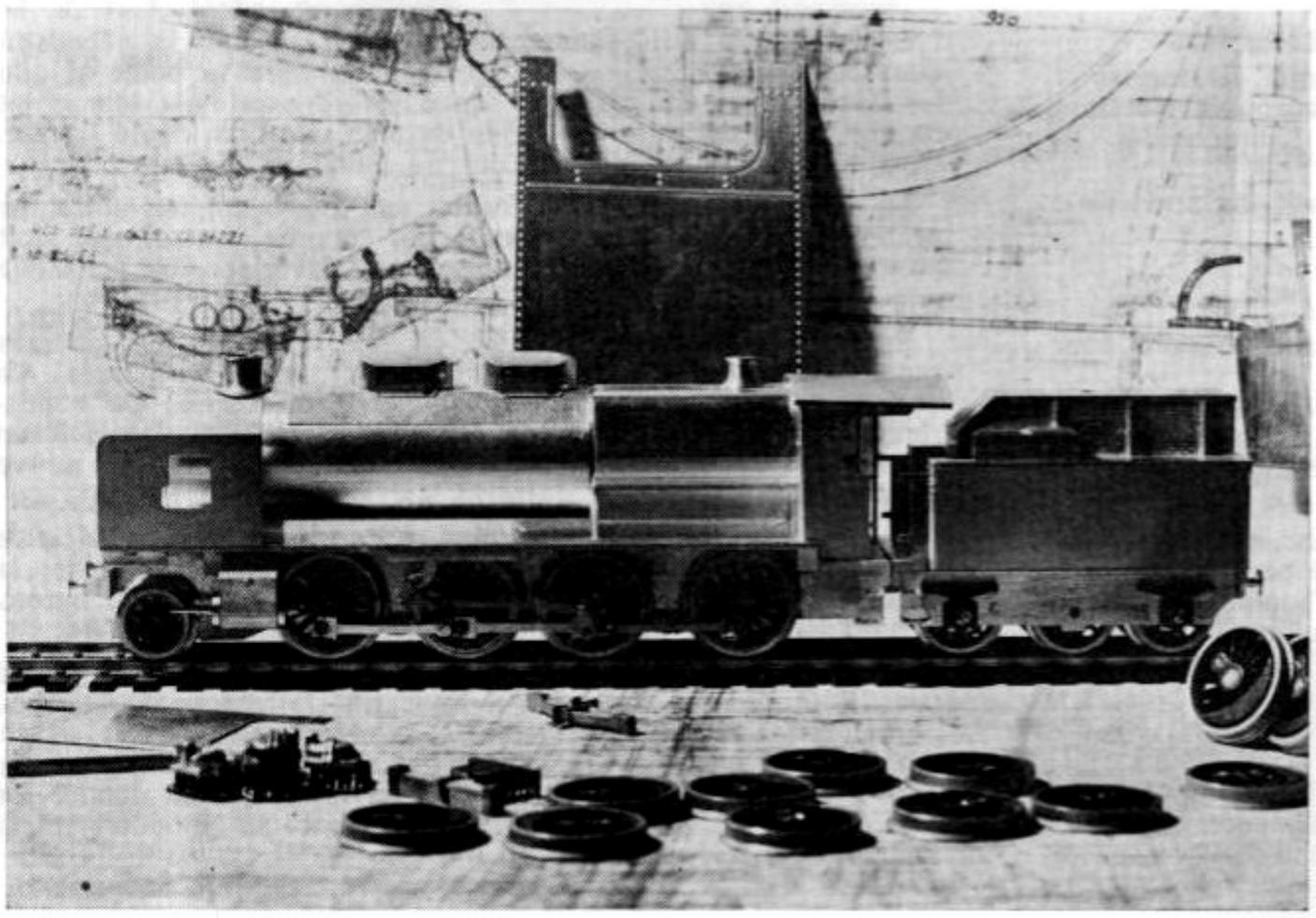
qui, elle seule, est visible, et pour cause ! Or, si on peut profiter de la présence de nombreuses machines pouvant, une fois programmées, « cracher » seules des baquets entiers de pièces en métal de haute qualité et à usinage très précis, il est certain que le prix tombe pour se rapprocher de celui de la matière première, et il sera possible d'escompter un prix, pour la 140 Nord, qui se situerait aux environs de 600 à 700 F en valeur actuelle, prix concernant une machine tout métal et aux qualités de fabrication de type haute précision industrielle, rappelons-le. En outre, la firme en question ne sous-traite pas : elle part du lingot de métal brut pour aboutir à la locomotive terminée avec tous ses détails et son mécanisme. Les moules seront gravés avec une merveilleuse machine que nous avons vue et qui, par électro-érosion, enfonce une pièce en cuivre dans l'acier qui formera le moule, ceci par une sorte de désintégration de la matière, donnant autant de moules très fins que l'on veut et à un prix très bas (une fois le prix astronomique de la machine payé, mais puisqu'elle est là, autant s'en servir...). Les locomotives seront disponibles en kits, mais des kits pré-montés, exigeant seulement un assemblage final facile par vissage et collage : point de mécanismes délicats à monter et à caler ! Les kits seront « pré-peints » sur option et, bien sûr on pourra acquérir les locomotives toutes montées et prêtes à rouler.



Pour la gravure des moules : machine "Charmilles" de précision, travaillant par électro-érosion.

A l'échelle nominale HO, ébauche ou "maquette d'encombrement" d'une 140.A du Nord et de son tender de 17 m3.

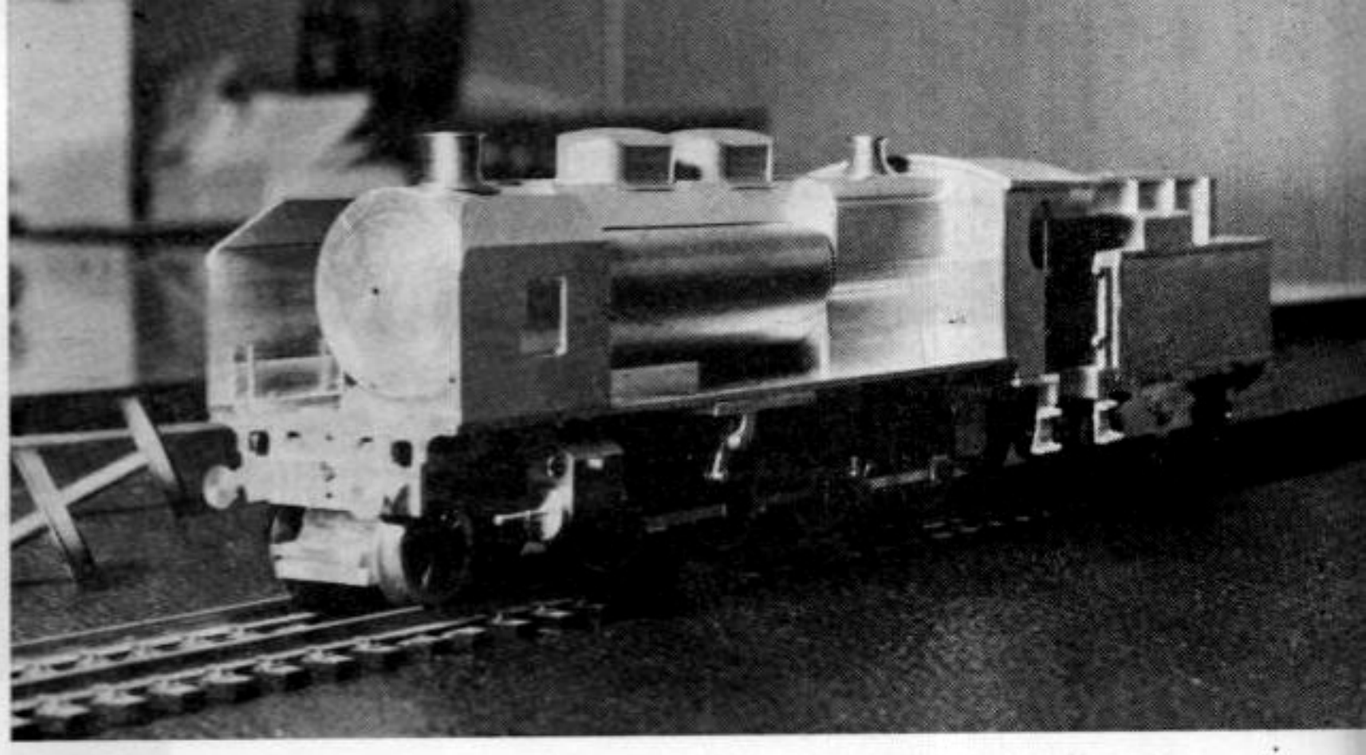
Les roues sont en zamac injecté, bandagées laiton nikélé mat.



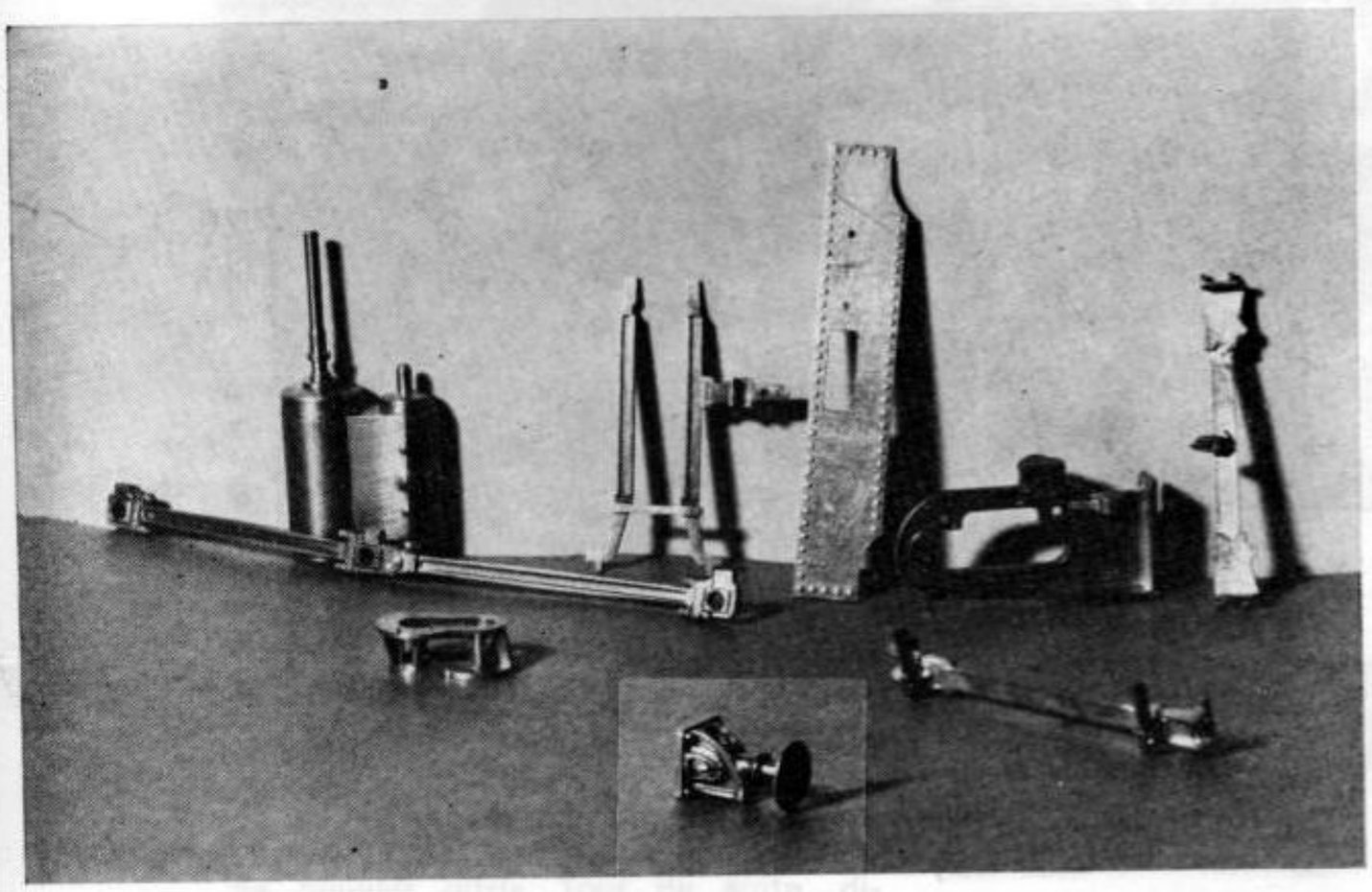
Nous avons suggéré la production de pièces détachées (roues fines, tampons, etc.) pour ceux qui aiment améliorer leurs modèles bon marché du commerce, ou construire eux-mêmes : ceci était, en fait, quelque peu prévu comme suite logique et une tentative sera faite pour voir l'intérêt de ce type de production.

En conclusion ? Nous voudrions d'abord souhaiter un bon départ à cette production en formulant le vœu qu'elle n'aille pas prendre place dans la longue théorie des espoirs déçus et des promesses sans lendemain que, souvent hélas ! des annonces publicitaires ont même illustrés. Cette firme

ne fera d'annonces qu'une fois les modèles disponibles par caisses entières et ne demandera pas d'argent d'avance... Elle vendra réellement des produits existants. Alors, si elle a une si forte et intéressante capacité de production, nous voudrions ici émettre un deuxième vœu qui reprend celui de bien des revendeurs et des amateurs rencontrés au cours de nombreux déplacements et reportages : pourquoi ne pas sortir aussi des locomotives de bonne qualité moyenne, tout zamac (technique que cette firme maîtrise parfaitement) avec détails venus de moulage et baguage laiton des mouvements, mécanisme simple, tout métal, à vis sans fin et un engrenage type « Hornby-acHO » (131.TB ou 030.TU), locomotives qui se situeraient dans le « créneau » commercial laissé vide par « Hornby » et que « Fleischmann » et « Märklin » ne remplissent qu'imparfaitement puisqu'avec des locomotives de type étranger ? En somme, une 030.T ou une 040.T française, avec des normes de roulement généreuses (acceptant les appareils de voie « Jouef » pour commencer, sans préjuger des autres) et qui ne coûterait pas plus de 200 à 250 F, voilà qui sortirait les modélistes à budget très moyen (dont je suis...) de leur ordinaire ! La pauvreté est une maladie peu avouable, certes, et semble même confiner à l'honteux dans beaucoup de milieux modélistes : mais le nombre de ceux qui en sont atteints est élevé, même et surtout chez les modélistes, et nous croyons qu'une firme aussi bien équipée ne devrait pas ignorer un tel marché puisqu'elle **peut** ne pas l'ignorer, chose que l'on ne peut reprocher, bien sûr, aux artisans qui, Dieu merci ! continuent à maintenir un modélisme de qualité, mais à un prix qui leur est imposé par le fait même de leur artisanat. Pour une fois, si seulement il y avait un espoir de quelque chose de nouveau pour les budgets modestes !



L'ébauche de la 140.A Nord, en HO mettant en évidence le volume des masses pour l'étude du moule.



Pièces diverses de la 230.D Nord, en O.

Admirez entre autre le dessin parfait du Tampon Nord.

FÉDÉRATION FRANÇAISE DE MODÉLISME FERROVIAIRE

RÉUNION DE BUREAU "FFMF" DU 8 MARS 1975

A cette réunion ont participé les membres du bureau : MM. Giraudet, Boisseau, Sneed, David, Perrier, auxquels s'étaient joints MM. Curie père et fils, Rayol, de Saint-Etienne, et M. Lafon, de Nice.

Les points principaux à l'ordre du jour étaient les suivants :

CONGRÈS 1974 DE SAINT-ETIENNE

Analyse du bilan.

CONGRÈS 1975

Le point de la situation et des dispositions à prendre pour l'exposition.

(NDLR : Un compte rendu de ce congrès et de l'exposition organisée dans le cadre d'Exporail à Grasse, du 11 au 14 avril 1975, sera donné dans un de nos prochains numéros.)

PRÉPARATION DE L'ASSEMBLÉE GÉNÉRALE

Le trésorier fait part de la situation financière. L'exercice 1974 se solde par un important déficit comblé par les réserves des années précédentes. Compte tenu de l'augmentation des cotisations, l'exercice 1975 devrait être en équilibre.

Certaines récriminations ont été formulées envers l'A.G. de Saint-Etienne jugée trop courte par certains. Le président Giraudet précise qu'une durée de deux heures paraît raisonnable.

Certaines associations n'ont pas admis l'augmentation de cotisation. C'est le cas d'Avignon (AMFA). Limoges donne sa démission (CMFL) et Bordeaux (CMFB) ne veut pas payer plus de 2,50 F par membre.

Divers autres différends montraient par ailleurs la nécessité que l'A.G. du 12 avril soit l'occasion de faire le point et que les associations qui ne sont pas d'accord expriment leur point de vue, car c'est avec les idées de tous que l'on ira de l'avant. La pire solution serait le retrait de plusieurs associations.

Le premier but de la Fédération est d'être un lien entre les associations avec l'organisation du congrès annuel qui doit permettre de nouer des contacts et de favoriser les échanges entre modélistes.

Enfin, le président fait part de son intention de ne pas renouveler son mandat, devant les critiques formulées. Le secrétaire général et d'autres membres du bureau se solidarisent avec le président, mais craignent que cela ne soit un constat de faillite de la Fédération et sa disparition à brève échéance.

En conclusion, l'assemblé générale de Grasse sera décisive et, en fonction du soutien qu'apporteront les associations, le président, le secrétaire général et d'autres membres du bureau actuel décideront du maintien ou non de leur candidature.

Compte tenu de l'importance des décisions qui seront à prendre à Grasse, en ce qui concerne le renouvellement du bureau et l'esprit souhaitable à la FFMF, le bureau actuel souhaiterait que les responsables des associations qui ne seront pas présentes à Grasse lui écrivent, afin de donner les avis les plus détaillés possibles quant au fonctionnement souhaité.

M. PERRIER, secrétaire.

Le réseau modèle dans son décor

(voir également Loco-Revue n° 352, 353, 354, 357, 358 et 360).

par Xavier JACQUET

1er chapitre (suite) : Les grandes orientations

2. 2. Volumes et perspective.

Sur le plateau que nous venons de décrire, seront disposés divers éléments : montagnes, rivières, végétation, maisons, gares, trains, personnages, etc. Autant de volumes, grands ou petits, que nous aurons à agencer judicieusement si nous voulons réaliser un ensemble harmonieux.

Pour plus de clarté, nous avons divisé l'étude en deux parties ; la première dressant un inventaire non limitatif des volumes que nous aurons à traiter et examinant leur emploi, la seconde, plus difficile, s'occupant de la perspective. Nous y développerons une méthode permettant d'ordonner les volumes choisis tant en situations qu'en dimensions et en couleurs.

2. 2. 1. Les volumes.

Nous classons ceux-ci en deux catégories très différentes dans leur emploi : les volumes naturels ou configuration du relief et les volumes artificiels ou exploitation du relief. Le modelage du relief nous est imposé par le choix géographique (régional ou local) que nous avons fait dans la première partie. Nous distinguons trois aspects du relief : la montagne, la plaine et la vallée. Le même volume peut ainsi présenter divers aspects qui selon la position de l'observateur seront pris en considération ou au contraire ignorés.

2. 2. 1. 1. Liste de reliefs.

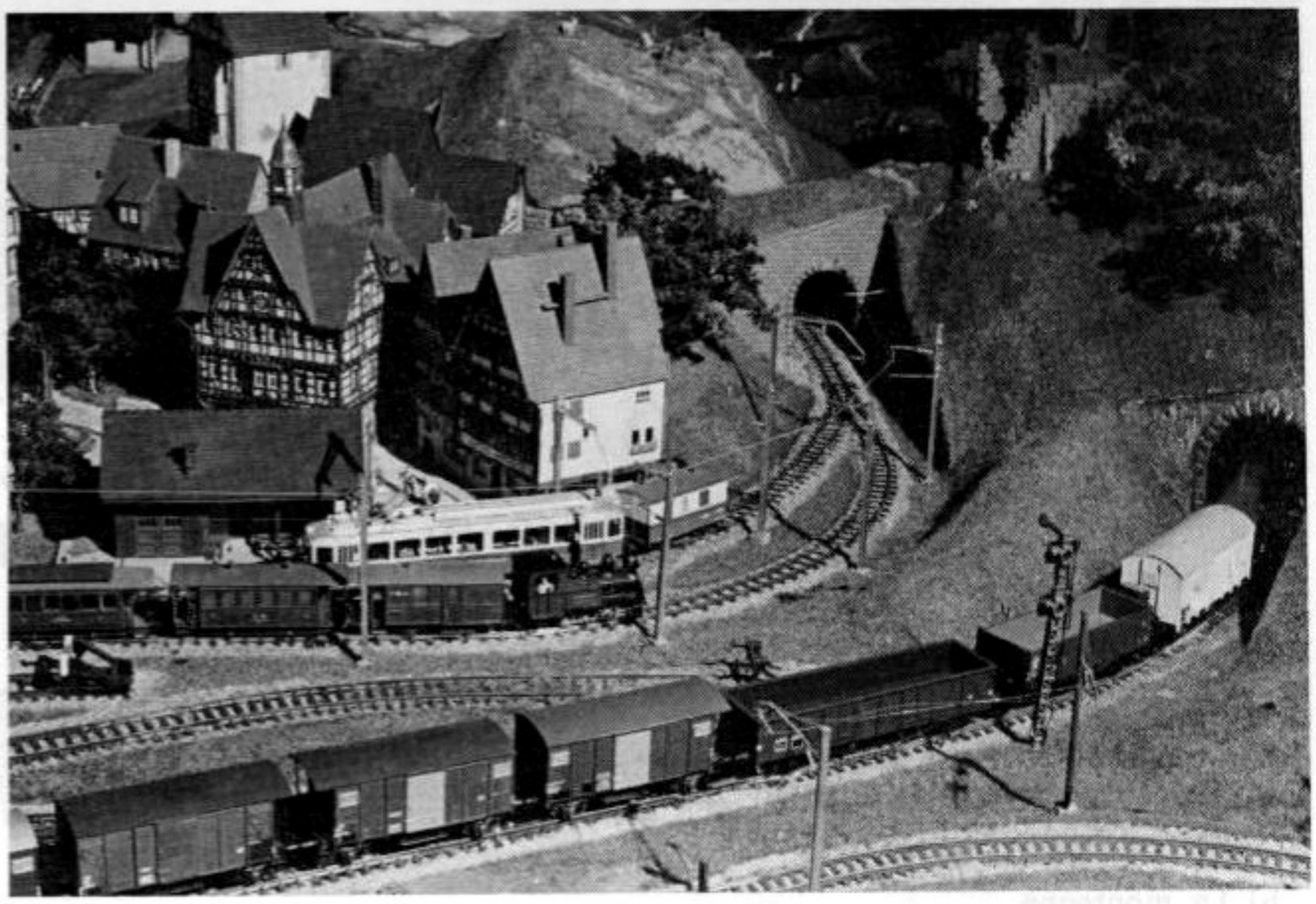
a) **Le relief montagneux.**

La haute montagne comporte de fortes dénivellations supérieures à 2 000 mètres et les sommets sont le plus souvent enneigés. Les alpages, les ballons (Vosges), les puys (Massif central) et la basse montagne (environ 1 000 mètres) sont en général en pente plus douce, couverts de pâturages et de forêts. Les rochers se rencontrent en montagne et en plaine.

La vallée (en V, en U ou en auge) se développe le long de la plus faible pente et est le plus souvent matérialisée par un cours d'eau.

b) **La plaine et le plateau.**

Le relief est plat ou comporte une très faible déclivité. L'horizon y est vaste. Souvent, la plaine est accompagnée de collines, de falaises, d'étangs, de dunes, et parcourue par de nombreuses rivières qui modèlent son relief.



Sur le réseau Rochaix, cœxistence de trois écartements : voie M.O.B. 12 mm (avant-plan), voie normale HO 16,5 mm (premier plan) et voie W.B. (Waldenburgbahn) 9 mm.

Cliché Rochaix.

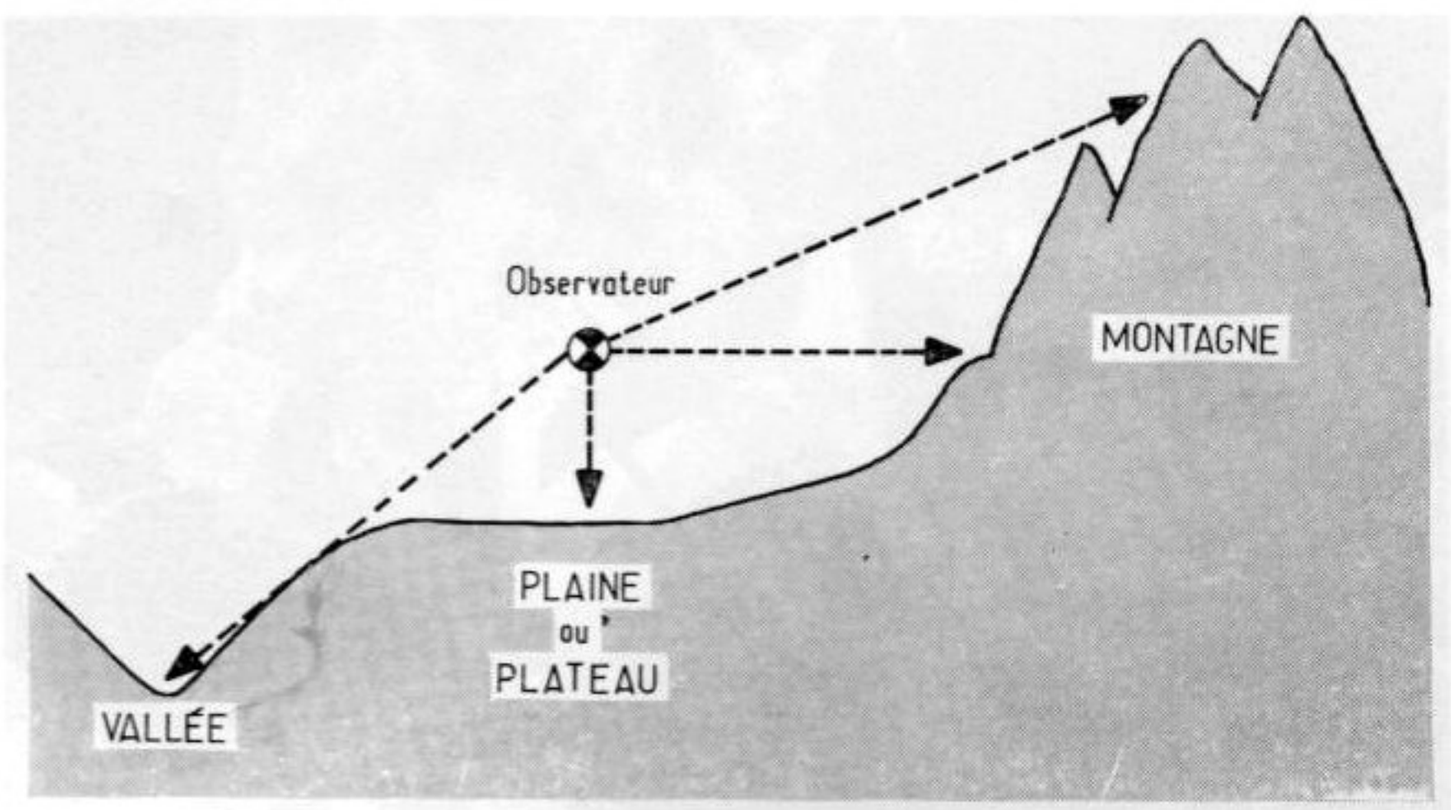
c) **La végétation.**

Arbres isolés ou groupés en bois ou forêts, haies, taillis, pâturages et cultures sont autant de volumes à ne pas négliger.

2. 2. 1. 2. Les volumes artificiels ou exploitation du relief.

Cette exploitation se fait par l'homme chaque fois qu'il intervient directement en transformant la nature ou

Selon la position de l'observateur, le relief présente différents aspects.

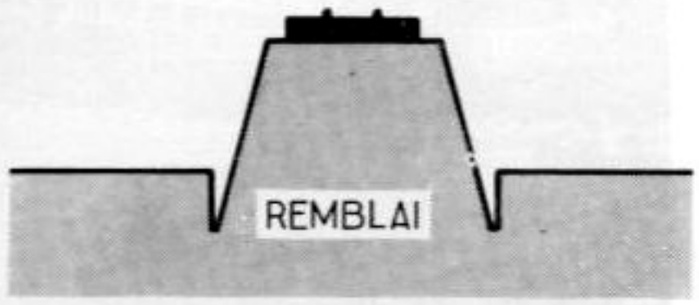


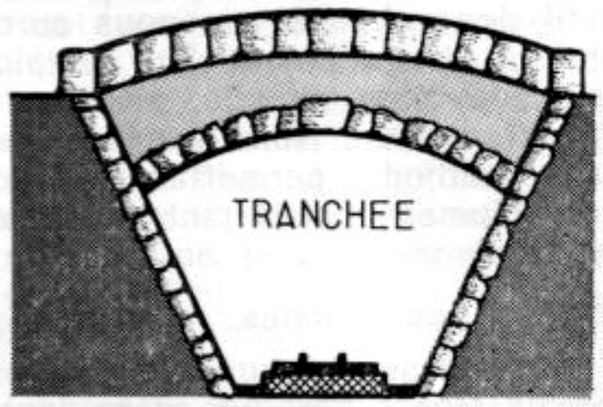
en lui ajoutant des constructions. Exemples : les terrils de mines, les carrières et sablières qui sont exploitées soit à flanc de colline, soit creusées dans le sol et à ciel ouvert (sablières le long de la Seine), les talus, les remblais, les tranchées, les berges, les digues, les barrages, les canaux, les ouvrages d'art, les habitations isolées ou groupées (hameaux, villages et villes), les installations ferroviaires, les usines, les voies de communication... Pour compléter cette énumération, nous citerons les clochers, les cheminées et autres poteaux téléphoniques ou supports de lignes électriques qui sont à nos décors urbains ce que sont les arbres aux décors ruraux. C'est-à-dire des éléments verticaux cassant la monotonie des trop nombreuses lignes horizontales rencontrées dans la majorité des volumes cités plus haut.

Exemples de volumes artificiels ou exploitation du relief (remblai, tranchée, tunnel...) insérés dans un cadre naturel (montagne, plaine...).
Cliché Henning Rosenthal.

2. 2. 1. 3. Quelques réflexions sur l'agencement des volumes.

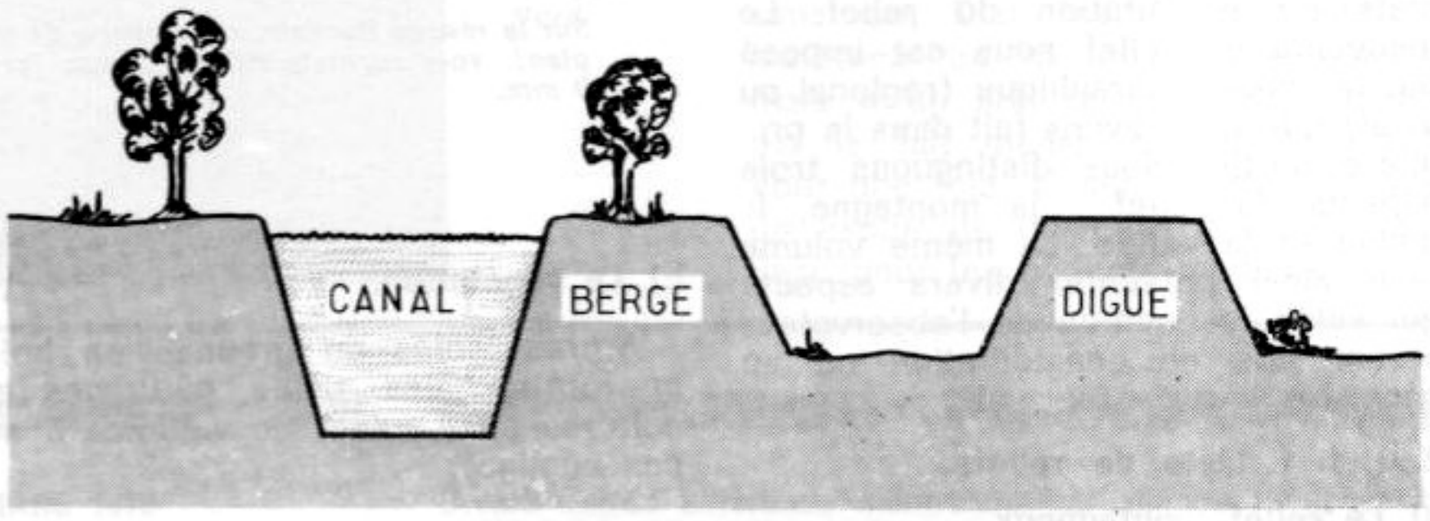
a) Dans tous les cas, il faut éviter de faire du réseau un étal de bazar. Il est nécessaire d'équilibrer les zones denses en volumes (agglomérations) et en détails de toutes sortes, avec celles où le décor juste suggéré, laissera libre cours à l'imagination du spectateur.



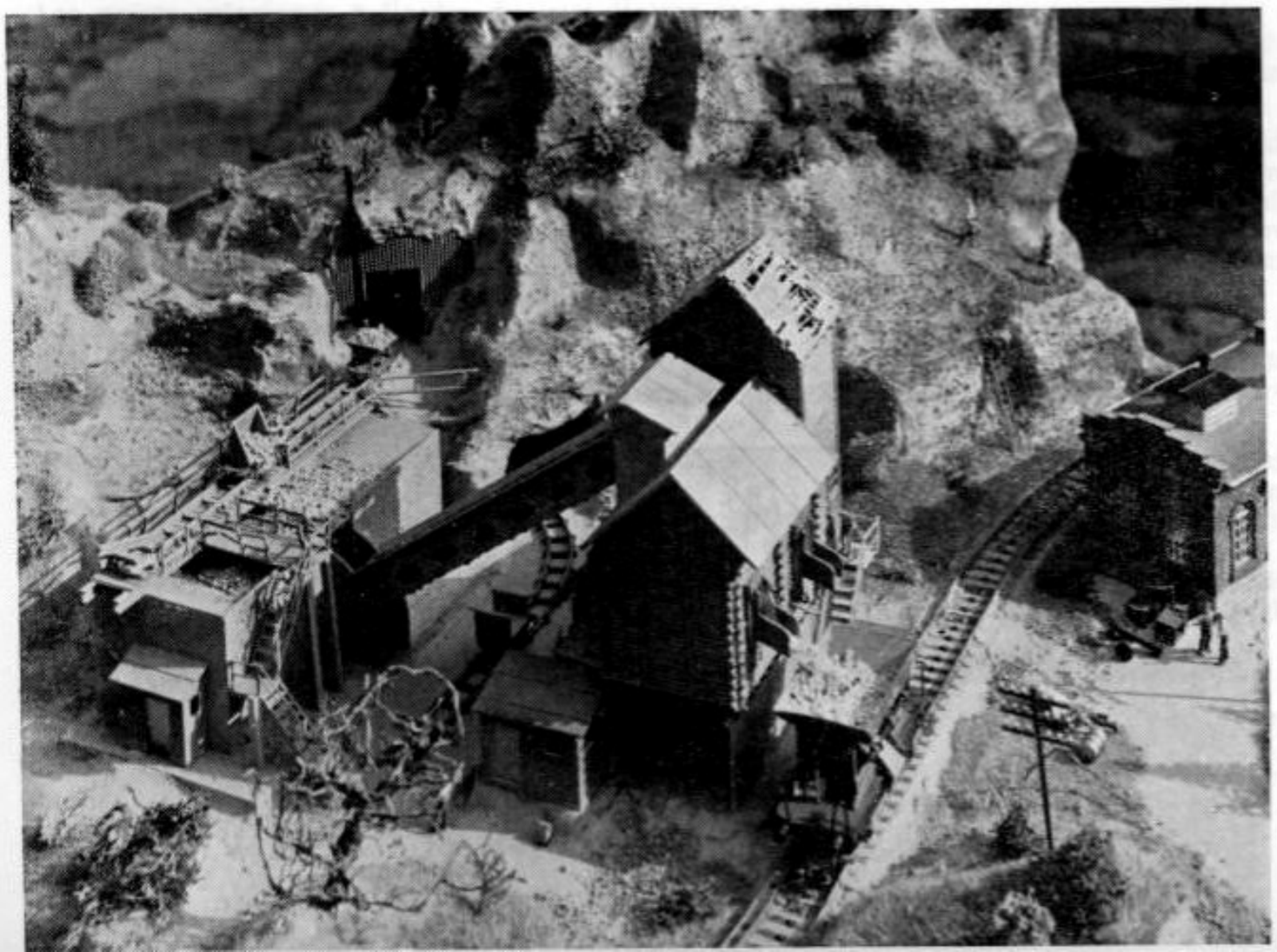


b) La montagne.

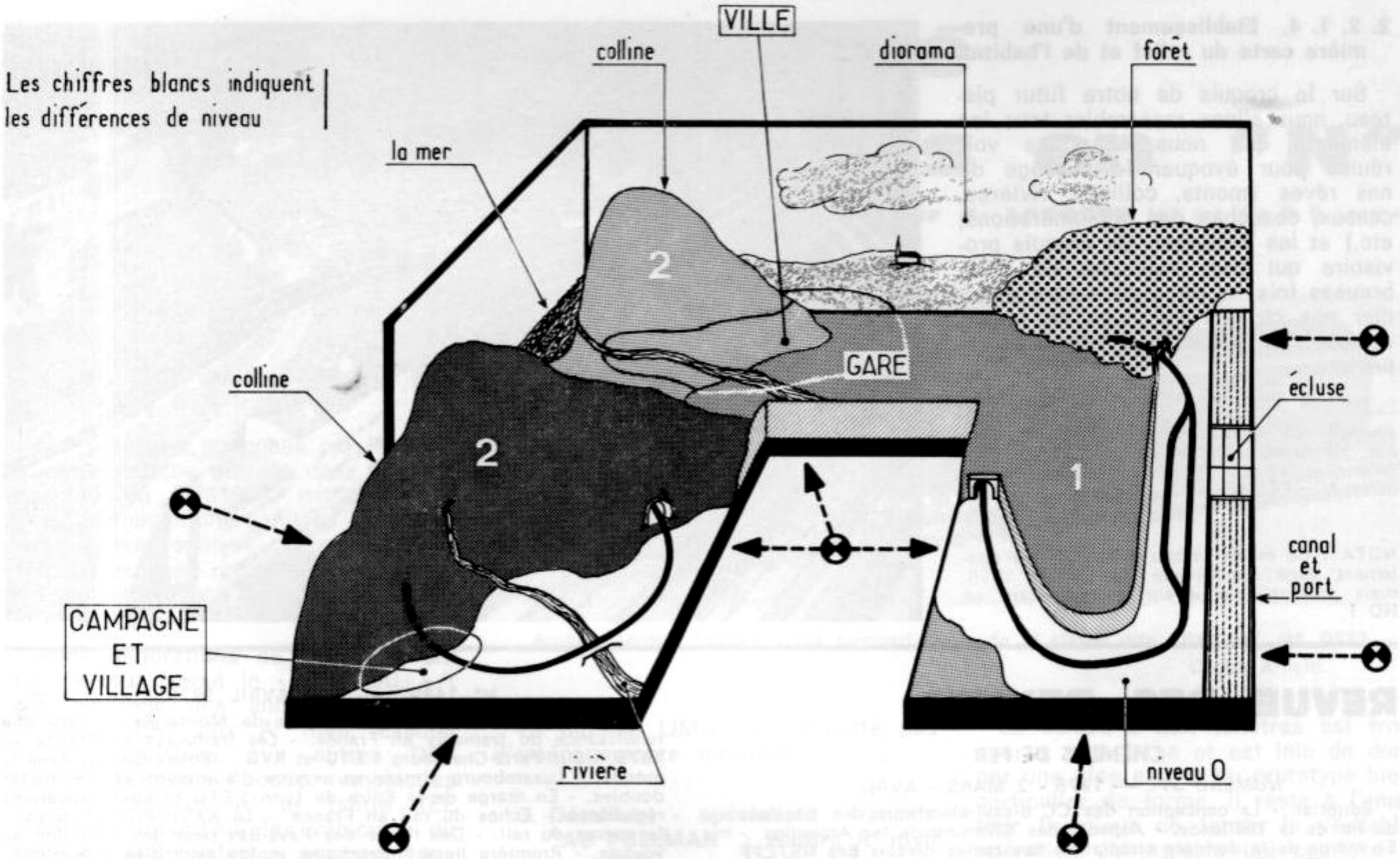
Il faut éviter la haute montagne, 87 mètres de dénivellation représentent 1 mètre à l'échelle HO. Pour ne pas tomber dans l'invraisemblance et voir nos trains circuler entre des cimes sensées se trouver à 2 000 mètres ou plus d'altitude, nous devrons veiller à maintenir l'implantation de nos voies en-dessous de la limite de végétation (basse montagne, alpages) ou dans des gorges encaissées préfigurant la haute montagne.



Carrière de pierres avec son chantier de concassage et chargement donnant sur un embranchement particulier, au fond, la voie auxiliaire amenant les roches par wagonnets.
Cliché Loco-Revue.



La vallée sera donc l'élément principal du décor, la moyenne ou la basse montagne figurant en second plan et la haute montagne en toile de fond. Echelle de réduction : pour la vallée, entre 1/120 et 1/1 000 ; pour la haute montagne, plus petite que le 1/1 000. Nous insistons sur le fait qu'il est plus attrayant de voir notre train parcourir une jolie courbe en remblai évitant un éperon rocheux, que de le voir disparaître sous un tunnel. Nous éviterons, dans la conception du tracé les trop nombreuses entrées de tunnels, réservant celles-ci pour cacher certains complexes ferroviaires nuisant à la bonne perspective de l'ensemble.



Carte provisoire du relief et de l'habitat d'un réseau modèle. Cette carte, qui sera retouchée de nombreuses fois, constitue l'ébauche du futur réseau ; tous les éléments sélectionnés pour sa construction doivent y figurer.

c) La plaine semble a priori plus difficile à représenter et son absence de volumes apparents ne favorise pas le coup d'œil. Il faudra donc y placer des volumes tels que collines, falaises, terrils, carrières, forêts, etc.

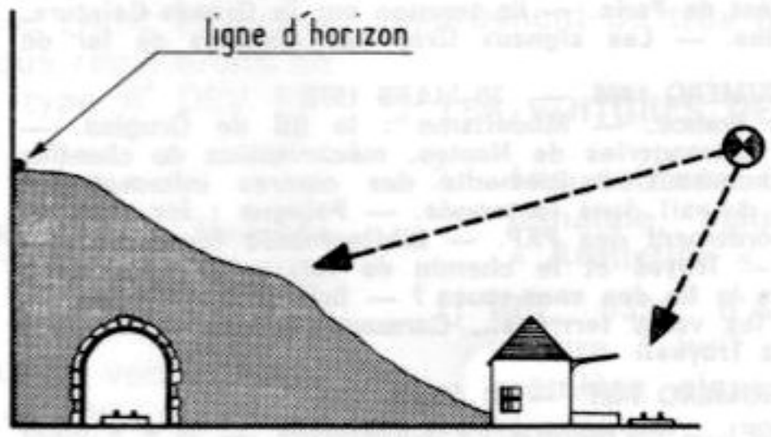
D'ailleurs, la plaine est, en général, plus accueillante que la montagne et recèle une foule d'activités qui pallieront aisément l'absence de volumes.

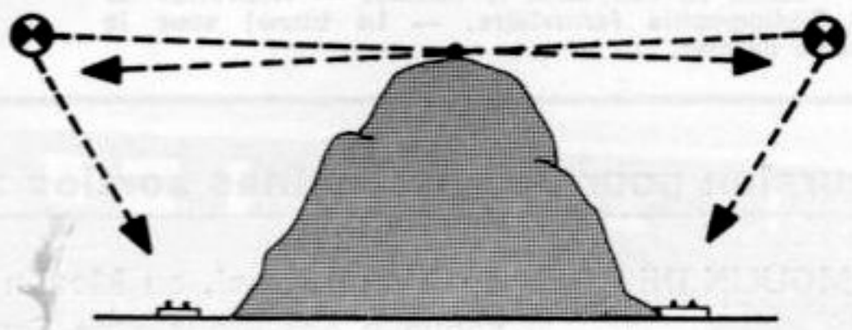
d) En aucun cas le niveau du sol ne doit rester au ras du plateau, afin de pouvoir suggérer par un modelage habile une certaine perspective.

e) Un sol au relief discret peut donc déjà fournir la possibilité de cacher au spectateur une partie du réseau. Les montagnes du type « pièces montées » truffées de mini-tunnels sont à proscrire.

f) Hormis les reliefs artificiels, créés par la main de l'homme (talus, remblais...), les sols et rochers modelés pour un effet de perspective, les pentes naturelles ne devront jamais dépasser 45°.

g) Les amateurs ayant opté pour le réseau-table possédant un circuit de voies bouclé, devront aménager le volume de leur réseau de façon à soustraire du regard l'effet de boucle. La construction d'une colline permet une telle correction.



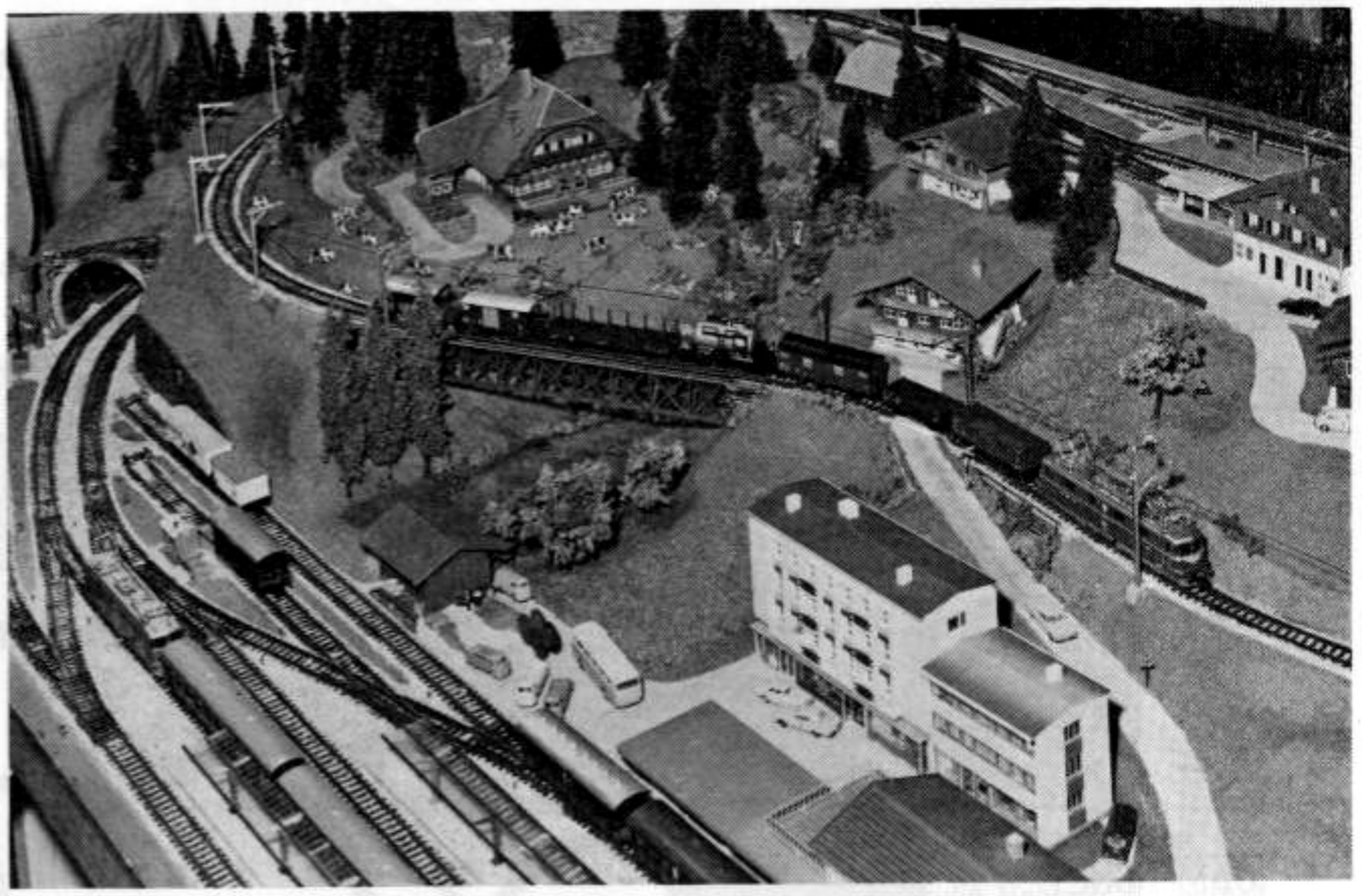


Deux manières de soustraire au regard de l'observateur le désagréable effet de boucle sur un réseau avec un circuit de voies en oval.

2. 2. 1. 4. Etablissement d'une première carte du relief et de l'habitat.

Sur le croquis de notre futur plateau, nous allons rassembler tous les éléments que nous aimerions voir réunis pour évoquer le passage de nos rêves (monts, collines, rivières, canaux, ébauches des agglomérations, etc.) et les implanter. Ce croquis provisoire qui sera retouché de nombreuses fois, va nous permettre d'étudier nos circuits de voies en tenant compte des volumes et de la perspective.

(A suivre.)



Exemple de suppression de l'effet de boucle, par la construction d'une colline à l'intérieur du circuit sur un réseau en écartement N. (Réalisation J. Rochaix).

Cliché Loco-Revue

NOTA : Ce même réseau a été illustré également dans Loco-Revue de janvier 1975, mais présenté par erreur comme étant en HO !

REVUE DES REVUES

CHEMINS DE FER

NUMERO 311 — 1975 - 2 MARS - AVRIL

Editorial. - La conception des CC diesel-électrique des Chemins de fer de la Thaïlande. - Aspects des Chemins de fer Argentins. - En marge de la dernière circulation des rames diesels des NS/CFF sur le TEE "Edelweiss". - Actualité.

Abonnement : France : 60,00 F ; étranger : 70,00 F

LA VIE DU RAIL

NUMÉRO 1485 — 23 MARS 1975

Des wagons pour les matières plastiques. — Echos du rail en France. — Espagne : un nouveau musée des chemins de fer consacré au chemin de fer de Rio-Tinto. — Nouvelles de Belgique. — Europe : lignes électrifiées, l'alternatif l'emporte sur le continu. — Echos du rail dans le monde. — Le carnet du rail. — Electrification de la Grande-Ceinture à l'est de Paris. — La traction sur la Grande-Ceinture. — Echos et nouvelles. — Les signaux fixes des chemins de fer de l'Hérault.

NUMÉRO 1486 — 30 MARS 1975

Echos du rail en France. — Modélisme : la BB de Grugies. — Sernam : au centre messageries de Nantes, mécanisation du chantier arrivages. — Les nouveaux équipements des centres informatiques régionaux. — Echos du rail dans le monde. — Pologne : les stations frontières de transbordement des PKP. — Bibliographie ferroviaire. — Le carnet du rail. — Troyes et le chemin de fer. — D'abandon en abandon, va-t-on vers la fin des sans-roues ? — Echos et nouvelles. — Comment naquirent les voies ferrrées... Carmaux - Rodez. — Troyes : flâneries à deux dans Troyes.

NUMÉRO 1487 — 6 AVRIL 1975

La radio à la SNCF. — La radio à Paris-Austerlitz. — Il y a vingt ans, la SNCF établissait un nouveau record de vitesse. — Echos du rail en France. — Région parisienne : reconstruction du saut-de-mouton de Pompadour. — RFA : les treize points du programme du ministère. — USA : Los Angeles, le « Régional » sera-t-il « Banlieue » au lieu de « Métro » ? — Nouvelles des Pays-Bas. — Echos du rail dans le monde. — Pleine vapeur, pleine joie à Paris-Est. — Le filigrane, ou une invitation au voyage.

NUMÉRO 1488 — 13 AVRIL 1975

Noisy-le-Sec... en Seine-Saint-Denis... nœud ferroviaire. — La radio à la SNCF : les liaisons sol - trains de la Maurienne (2). — RFA : en suivant la vallée de la Moselle. — Echos du rail en France. — Nouvelles du Portugal. — Belgique : l'aménagement du réseau industriel de Charleroi. — Echos du rail dans le monde. — Nouvelles de Grande-Bretagne. — Bibliographie ferroviaire. — Le tunnel sous la Manche... déjà au siècle dernier.

N° 1489 — 20 AVRIL 1975

La radio à la SNCF (3) : en gare de Montargis. - Vers une renaissance du tramway en France. - Les tramways en France en 1975. - Sur Paris-Cherbourg : ETG et RTG. - Echos du rail dans le monde. - Luxembourg : mise en service d'automotrices électriques doubles. - En marge de la Foire de Lyon : ETG et communications régionales. - Echos du rail en France. - Le XXVIe Prix Chatrian. - Le carnet du rail. - Des fleurs des Pays-Bas pour une invitation au voyage. - Première ligne interurbaine rapide électrifiée d'Autriche : Vienne-Presbourg. - Comment naquirent les voies ferrées... Espagne : Salamanque à la frontière du Portugal.

Abonnement : France : 60,00 F ; étranger : 120,00 F

REVUE GENERALE DES CHEMINS DE FER

JANVIER 1975

Les études de fiabilité à la SNCF (première partie). — Le réseau national des Chemins de fer malgaches. — Une expérience d'automatisation de la circulation : la fluidification du trafic sur le triangle de Gagny. — La détection automatique des obstacles aux passages à niveau. — Un livre de René Parès : « Le chemin de fer en France ». — Nouvelles internationales (en France, à l'étranger). — Bibliographie. — Sommaire indexé.

FÉVRIER 1975

Un outil d'investigation pour l'étude des matériels à grande vitesse : la Z 7001. — Finalités de l'automotrice Z 7001. — Description de l'engin d'expérimentation. — Thèmes et réalisations des essais. — Premiers résultats. — Mission touristique de la SNCF. — Les études de fiabilité de la SNCF. — La modernisation de la station d'essais de Vienne (Autriche). — Deux chapitres du livre de M. Parès, « Le chemin de fer en France ». — Nouvelles internationales (en France, à l'étranger). — Bibliographie. — Sommaire indexé.

MARS 1975

La réservation électronique des places : I. Du projet à la réalisation. - II. Le système informatique « Réservation ». - III. La réservation électronique à la fin de 1974. — La transmission et la commutation téléphoniques numériques. - Application à la SNCF. — L'Office central des transports marchandises (OCTM). — Recherches sur l'optimisation des essieux-axes à la SNCF. — Adaptation du dépôt de Venissieux au service des turbotrains. — Nouvelles internationales (en France, à l'étranger). — Bibliographie. — Sommaire indexé.

Abonnement (12 numéros) : France, 100,00 F ; étranger, 120,00 F.

RIVIERAIL

NUMÉRO 8 — MARS 1975

Edito-rail. — Les autorails de la SNCF. — Addio, 605 — Les potins du lampiste.

Un but d'excursion pour vos prochaines sorties :

LE MOULIN DE BOEL du 4 au 19 mai, au Moulin de Boël en Bruz (15 km au sud de Rennes) - Exposition annuelle des Modelistes Ferroviaires d'Ille-et-Vilaine.

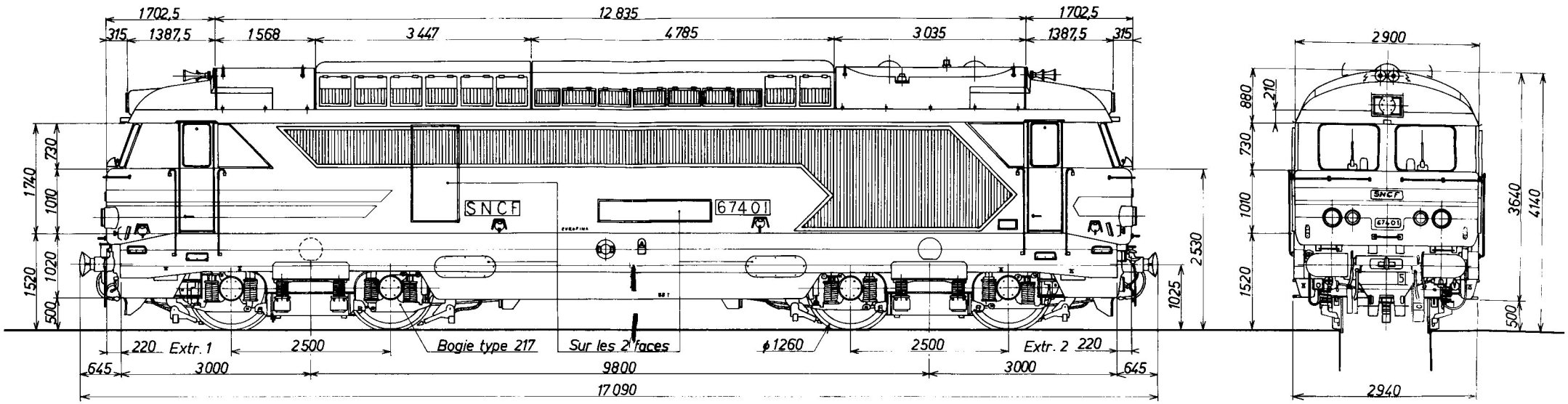
LA FEERIE DU RAIL est à la Foire d'Epinal du 26 Avril au 4 Mai et à celle de Montélimar du 24 Mai au 1er Juin 1975.

LE PLAN DU MOIS

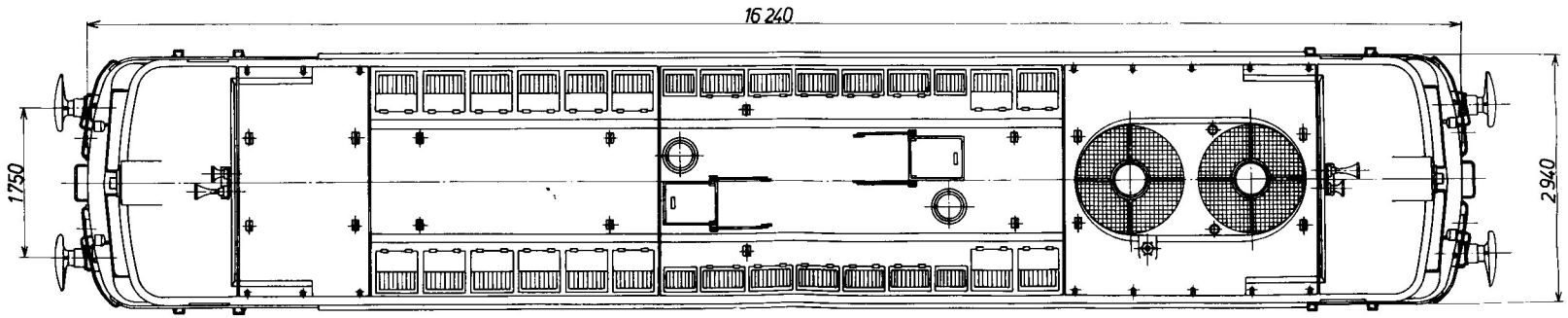
Locomotives diesels BB 67401 à 67572,

à transmission électrique « triphasé-contin u »

D'après document P. Pichon



Échelle 1 87 - HO



Année de mise en service 1969

Constructeurs :	
— caisse	*Brissonneau et Lotz*
— bogies	*S. F.A.C.*
— partie électrique	*Jeumont-Schneider*
— moteur Diesel	*Chantiers de l'Atlantique*
Transmission	*Electrique*
Puissance du Diesel	*1765 kW (2400 ch)*
Vitesse maximale	*140 km/h*

(Voir également fiche documentaire LOCO-REVUE n°s 415/416/10 1972 - 72 c 35).

urant (érosion monétaire comprise) s impatients, bien que l'assurance e à bonne fin soit réitérée.

i réservé, incorrigible, en mars ne « Crampton PLM » à la même vec 325 F de l'époque, entièrement Même principe, sans toutefois d'échange six ans plus tard.

tte fois, sacrifice suprême, car les français ont aussi leurs problèmes rs et une loco de « deux ans de es » pèse lourd en francs, je me

Je pensais sublimer mon parc important de matériel des grandes marques par quelques acquisitions de classe... C'est raté. Il me reste la consolation des améliorations réussies sur le matériel courant qui vaut alors à mes yeux toutes les locos utopiques ou ruineuses.

Que « **Loco-Revue** » reste objective, qu'elle informe à fond — même si le jugement s'avère négatif, celui-ci doit être fait clairement.

mais avions perdu toute illusion... jusqu'à la récente exposition de Grasse où il nous fut assuré que ces modèles sortiraient avant la fin de l'année !...

Depuis une certaine 241.P qui s'inscrit elle aussi dans « la longue théorie des espoirs déçus et des promesses sans lendemain » (C. Lamming, voir dans ce numéro), nous refusons catégoriquement toute publicité demandant des arrhes pour un modèle non encore disponible — c'est là tout ce que nous pouvons faire pour

En direct avec nos lecteurs

FUMÉE EN PERMANENCE

La solution d'une résistance avec le moteur de votre machine souhaitable, car vous limiteriez peu pratique la puissance de t fumigène est calculé pour fonc permanence sans chauffer ex donc au ralenti, c'est-à-dire so réduite, son rendement est eff mauvais.

La seule solution, pour tirer u maximum de ce gadget, est de